

地方からの提案個票

＜各府省第2次回答まで＞

通番	ヒアリング事項	個票のページ
5	幼保連携型認定こども園以外の認定こども園に係る認定権限の指定都市への移譲	1～9
22	災害時の臨港道路における放置車両対策の充実・強化	10～15
追1	大規模災害時における住宅の応急修理等の手続きの見直し	16～18

平成27年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

内閣府 第2次回答

通番5

管理番号	323	提案区分	A 権限移譲	提案分野	医療・福祉
提案事項 (事項名)	幼保連携型認定こども園以外の認定こども園の認定に係る権限の移譲				
提案団体	指定都市市長会				
制度の所管・関係府省	内閣府、文部科学省、厚生労働省				

求める措置の具体的内容

幼保連携型認定こども園以外の認定こども園の認定及び認定申請の受理等の権限を現行の都道府県から指定都市へ移譲する。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

(制度改正を必要とする理由)

平成27年4月施行の子ども・子育て支援新制度は、質の高い幼児期の学校教育・保育を総合的に提供することを目的としており、住民に身近で高度な専門能力を有する指定都市が認定こども園に係る権限を包括的に持つことにより、地域の実情に応じた効率的、効果的な事業実施が可能となる。

また、昨年提出した本件提案に対しては、所管府省から、新制度の円滑な施行に支障が生じることから、現時点では対応不可との回答が示されたが、新制度が施行されたことと併せ、条例による事務処理特例は8市で適用されていること等から、円滑な権限移譲に向けた環境は整っているものと考えます。

(支障事例)

幼保連携型認定こども園の認可権限は指定都市に付与されているが、他の「幼稚園型」「保育所型」「地方裁量型」認定こども園の認定権限は引き続き道府県に存置されている。

一方、子ども・子育て支援法第31条の規定による確認については指定都市が行う必要があることから、幼保連携型以外の認定こども園の設立に当たり、事業者は道府県と指定都市の両方に手続を行わなければならない、煩雑である。

子ども・子育て支援新制度のもとでは、指定都市は、当該地域内の保育・教育ニーズに応じた事業計画を策定し施策実施に関する責任を負うにもかかわらず、幼保連携型認定こども園以外の認定こども園に係る認定権限を有しておらず、需給調整を直接行うことができないため、計画的・機動的な基盤整備の推進に支障が生じる。

根拠法令等

就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律第3条 等

各府省からの第1次回答

幼保連携型認定こども園以外の認定こども園の認定権限については、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について(平成25年12月20日閣議決定)」において、「都道府県と指定都市間の調整が整ったところから、条例による事務処理特例制度により権限移譲できるよう通知するとともに、条例による事務処理特例制度に基づく指定都市における認定状況、子ども・子育て支援新制度の施行状況等も踏まえつつ、指定都市に移譲する方向で検討を進める。」とされている。

本閣議決定を受け、平成26年3月31日付事務連絡において、各都道府県・指定都市に対して条例による事務処理特例制度により権限移譲できる旨周知したところである。子ども・子育て支援新制度については本年4月に施行されたところであり、今後の施行状況等も踏まえながら引き続き検討する。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解

以下の理由から、提案内容の措置を求める。

・平成26年9月の文部科学省の調査によると、平成28年度以降に認定こども園に移行する予定あるいは検討中の私立幼稚園は全体の半数以上にのぼり、主に待機児童解消を進めるため、依然、認定こども園の認定権限を指定都市に移譲することは重要である。

・すでに20市中14市で事務処理特例の適用を受けているか適用に向けた道府県との協議中であり、当該権限の移譲を受ける環境は整いつつある。また、一律移譲こそがあるべき形であるとの考えから、事務処理特例に係る協議を行っていない市もある。

・一律移譲に係る検討の進捗によって、事務処理特例に係る協議をはじめとした、道府県や指定都市の体制整備の検討に影響を与えることから、早期に決着すべきものとする。

<新規共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>

青森県、福島県、豊橋市、高槻市、熊本県

○子ども子育て新制度では、認定は市町村が定める事業計画を基に都道府県が行っている。指定都市に権限を移譲することで市の計画に沿って、柔軟かつ迅速に認定ができる。

全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見

【全国知事会】

指定都市市長会の提案を踏まえ、指定都市へ権限移譲すべきである。

【全国市長会】

提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)

○提案団体が示している具体的な支障事例の内容や、事務処理特例による移譲と法律による権限移譲では意味合いが異なるという点については、ヒアリングを通じて認識を共有することができている。指定都市による計画的・機動的な子育て環境整備を促進する観点で、できる限り早期に一律移譲を実現すべきではないか。

○提案団体は現実的な支障を示した上で移譲の必要性を主張していることから、仮に現時点で移譲が困難である場合、貴府省としてより具体的な理由を提示すべきではないか。

○事務処理特例による移譲に係る協議を行っていない個別の指定都市及び道府県、幼稚園関連団体等の状況を確認した上で検討されるとのことだが、本提案は指定都市の総意として提出されていることや、全国知事会からの意見では、「指定都市へ権限移譲すべきである」との見解が示されていることを踏まえ、実現に向けて検討すべきではないか。

各府省からの第2次回答

現在、認定こども園の認定に係る事務・権限の移譲の状況や課題等についてのアンケートを道府県、指定都市等に対して実施し、その調査内容を精査しているところ。今後、その調査結果を基に、対応方針を検討する予定。

平成27年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

文部科学省 第2次回答

通番5

管理番号	323	提案区分	A 権限移譲	提案分野	医療・福祉
提案事項 (事項名)	幼保連携型認定こども園以外の認定こども園の認定に係る権限の移譲				
提案団体	指定都市市長会				
制度の所管・関係府省	内閣府、文部科学省、厚生労働省				

求める措置の具体的内容

幼保連携型認定こども園以外の認定こども園の認定及び認定申請の受理等の権限を現行の都道府県から指定都市へ移譲する。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

(制度改正を必要とする理由)

平成27年4月施行の子ども・子育て支援新制度は、質の高い幼児期の学校教育・保育を総合的に提供することを目的としており、住民に身近で高度な専門能力を有する指定都市が認定こども園に係る権限を包括的に持つことにより、地域の実情に応じた効率的、効果的な事業実施が可能となる。

また、昨年提出した本件提案に対しては、所管府省から、新制度の円滑な施行に支障が生じることから、現時点では対応不可との回答が示されたが、新制度が施行されたことと併せ、条例による事務処理特例は8市で適用されていること等から、円滑な権限移譲に向けた環境は整っているものと考えられる。

(支障事例)

幼保連携型認定こども園の認可権限は指定都市に付与されているが、他の「幼稚園型」「保育所型」「地方裁量型」認定こども園の認定権限は引き続き道府県に存置されている。

一方、子ども・子育て支援法第31条の規定による確認については指定都市が行う必要があることから、幼保連携型以外の認定こども園の設立に当たり、事業者は道府県と指定都市の両方に手続を行わなければならない、煩雑である。

子ども・子育て支援新制度のもとでは、指定都市は、当該地域内の保育・教育ニーズに応じた事業計画を策定し施策実施に関する責任を負うにもかかわらず、幼保連携型認定こども園以外の認定こども園に係る認定権限を有しておらず、需給調整を直接行うことができないため、計画的・機動的な基盤整備の推進に支障が生じる。

根拠法令等

就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律第3条 等

各府省からの第1次回答

幼保連携型認定こども園以外の認定こども園の認定権限については、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について(平成25年12月20日閣議決定)」において、「都道府県と指定都市間の調整が整ったところから、条例による事務処理特例制度により権限移譲できるよう通知するとともに、条例による事務処理特例制度に基づく指定都市における認定状況、子ども・子育て支援新制度の施行状況等も踏まえつつ、指定都市に移譲する方向で検討を進める。」とされている。

本閣議決定を受け、平成26年3月31日付事務連絡において、各都道府県・指定都市に対して条例による事務処理特例制度により権限移譲できる旨周知したところである。子ども・子育て支援新制度については本年4月に施行されたところであり、今後の施行状況等も踏まえながら引き続き検討する。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解

以下の理由から、提案内容の措置を求める。

・平成26年9月の文部科学省の調査によると、平成28年度以降に認定こども園に移行する予定あるいは検討中の私立幼稚園は全体の半数以上にのぼり、主に待機児童解消を進めるため、依然、認定こども園の認定権限を指定都市に移譲することは重要である。

・すでに20市中14市で事務処理特例の適用を受けているか適用に向けた道府県との協議中であり、当該権限の移譲を受ける環境は整いつつある。また、一律移譲こそがあるべき形であるとの考えから、事務処理特例に係る協議を行っていない市もある。

・一律移譲に係る検討の進捗によって、事務処理特例に係る協議をはじめとした、道府県や指定都市の体制整備の検討に影響を与えることから、早期に決着すべきものとする。

<新規共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>

青森県、福島県、豊橋市、高槻市、熊本県

○子ども子育て新制度では、認定は市町村が定める事業計画を基に都道府県が行っている。指定都市に権限を移譲することで市の計画に沿って、柔軟かつ迅速に認定ができる。

全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見

【全国知事会】

指定都市市長会の提案を踏まえ、指定都市へ権限移譲すべきである。

【全国市長会】

提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)

○提案団体が示している具体的な支障事例の内容や、事務処理特例による移譲と法律による権限移譲では意味合いが異なるという点については、ヒアリングを通じて認識を共有することができている。指定都市による計画的・機動的な子育て環境整備を促進する観点で、できる限り早期に一律移譲を実現すべきではないか。

○提案団体は現実的な支障を示した上で移譲の必要性を主張していることから、仮に現時点で移譲が困難である場合、貴府省としてより具体的な理由を提示すべきではないか。

○事務処理特例による移譲に係る協議を行っていない個別の指定都市及び道府県、幼稚園関連団体等の状況を確認した上で検討されるとのことだが、本提案は指定都市の総意として提出されていることや、全国知事会からの意見では、「指定都市へ権限移譲すべきである」との見解が示されていることを踏まえ、実現に向けて検討すべきではないか。

各府省からの第2次回答

現在、認定こども園の認定に係る事務・権限の移譲の状況や課題等についてのアンケートを道府県、指定都市等に対して実施し、その調査内容を精査しているところ。今後、その調査結果を基に、対応方針を検討する予定。

平成27年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

厚生労働省 第2次回答

通番5

管理番号	323	提案区分	A 権限移譲	提案分野	医療・福祉
提案事項 (事項名)	幼保連携型認定こども園以外の認定こども園の認定に係る権限の移譲				
提案団体	指定都市市長会				
制度の所管・関係府省	内閣府、文部科学省、厚生労働省				

求める措置の具体的内容

幼保連携型認定こども園以外の認定こども園の認定及び認定申請の受理等の権限を現行の都道府県から指定都市へ移譲する。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

(制度改正を必要とする理由)

平成27年4月施行の子ども・子育て支援新制度は、質の高い幼児期の学校教育・保育を総合的に提供することを目的としており、住民に身近で高度な専門能力を有する指定都市が認定こども園に係る権限を包括的に持つことにより、地域の実情に応じた効率的、効果的な事業実施が可能となる。

また、昨年提出した本件提案に対しては、所管府省から、新制度の円滑な施行に支障が生じることから、現時点では対応不可との回答が示されたが、新制度が施行されたことと併せ、条例による事務処理特例は8市で適用されていること等から、円滑な権限移譲に向けた環境は整っているものと考えられる。

(支障事例)

幼保連携型認定こども園の認可権限は指定都市に付与されているが、他の「幼稚園型」「保育所型」「地方裁量型」認定こども園の認定権限は引き続き道府県に存置されている。

一方、子ども・子育て支援法第31条の規定による確認については指定都市が行う必要があることから、幼保連携型以外の認定こども園の設立に当たり、事業者は道府県と指定都市の両方に手続を行わなければならない、煩雑である。

子ども・子育て支援新制度のもとでは、指定都市は、当該地域内の保育・教育ニーズに応じた事業計画を策定し施策実施に関する責任を負うにもかかわらず、幼保連携型認定こども園以外の認定こども園に係る認定権限を有しておらず、需給調整を直接行うことができないため、計画的・機動的な基盤整備の推進に支障が生じる。

根拠法令等

就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律第3条 等

各府省からの第1次回答

幼保連携型認定型こども園以外の認定こども園の認定権限については、「事務・権限の移譲等に関する見直し方針について（平成25年12月20日閣議決定）」において、「都道府県と指定都市間の調整が整ったところから、条例による事務処理特例制度により権限移譲できるよう通知するとともに、条例による事務処理特例制度に基づく指定都市における認定状況、子ども・子育て支援新制度の施行状況等も踏まえつつ、指定都市に移譲する方向で検討を進める。」とされている。

本閣議決定を受け、平成26年3月31日付事務連絡において、各都道府県・指定都市に対して条例による事務処理特例制度により権限移譲できる旨周知したところである。子ども・子育て支援新制度については本年4月に施行されたところであり、今後の施行状況等も踏まえながら引き続き検討する。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解

以下の理由から、提案内容の措置を求める。

・平成26年9月の文部科学省の調査によると、平成28年度以降に認定こども園に移行する予定あるいは検討中の私立幼稚園は全体の半数以上にのぼり、主に待機児童解消を進めるため、依然、認定こども園の認定権限を指定都市に移譲することは重要である。

・すでに20市中14市で事務処理特例の適用を受けているか適用に向けた道府県との協議中であり、当該権限の移譲を受ける環境は整いつつある。また、一律移譲こそがあるべき形であるとの考えから、事務処理特例に係る協議を行っていない市もある。

・一律移譲に係る検討の進捗によって、事務処理特例に係る協議をはじめとした、道府県や指定都市の体制整備の検討に影響を与えることから、早期に決着すべきものとする。

<新規共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>

青森県、福島県、豊橋市、高槻市、熊本県

○子ども子育て新制度では、認定は市町村が定める事業計画を基に都道府県が行っている。指定都市に権限を移譲することで市の計画に沿って、柔軟かつ迅速に認定ができる。

全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見

【全国知事会】

指定都市市長会の提案を踏まえ、指定都市へ権限移譲すべきである。

【全国市長会】

提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)

○提案団体が示している具体的な支障事例の内容や、事務処理特例による移譲と法律による権限移譲では意味合いが異なるという点については、ヒアリングを通じて認識を共有することができている。指定都市による計画的・機動的な子育て環境整備を促進する観点で、できる限り早期に一律移譲を実現すべきではないか。

○提案団体は現実的な支障を示した上で移譲の必要性を主張していることから、仮に現時点で移譲が困難である場合、貴府省としてより具体的な理由を提示すべきではないか。

○事務処理特例による移譲に係る協議を行っていない個別の指定都市及び道府県、幼稚園関連団体等の状況を確認した上で検討されるとのことだが、本提案は指定都市の総意として提出されていることや、全国知事会からの意見では、「指定都市へ権限移譲すべきである」との見解が示されていることを踏まえ、実現に向けて検討すべきではないか。

各府省からの第2次回答

認定こども園の認定に係る事務・権限の移譲の状況や課題等についてのアンケートを道府県、指定都市等に対して実施し、現在、その調査内容を精査しているところ。今後、その調査結果を基に、対応方針を検討する予定。

平成27年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

内閣府 第2次回答

通番22

管理番号	132	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	消防・防災・安全
提案事項 (事項名)	災害時における放置車両の移動権限の付与等				
提案団体	東京都				
制度の所管・関係府省	内閣府、国土交通省				

求める措置の具体的内容

大規模災害発生時における救出救助をはじめとした災害対策活動の展開に必要となる緊急輸送ルート円滑かつ迅速に確保するため、災害対策基本法の改正など法令の整備により、臨港道路の管理者に対しても、自ら立ち往生車両や放置車両の移動等を可能にし、やむを得ない限度での破損を容認するとともに、併せて損失補償を規定するといった放置車両等の移動等に関する権限を付与するなど、放置車両対策の強化に係る所要の措置を講じること。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【現在の制度】

道路管理者に対して、緊急通行車両の通行の妨害となっている車両等の移動や、当該措置をとるためやむを得ない限度において車両その他物件を破損できる権限を付与するため、平成26年11月に災害対策基本法の一部を改正する法律が施行された。しかし、本法によりこれらの権限が付与されるのは、道路法に規定する道路管理者等に限定されており、臨港道路(港湾法第2条第5項4号に規定する臨港交通施設の道路・橋梁)の管理者である港湾管理者は適用外となっている。

【支障事例】

大型船舶が接岸できる耐震強化岸壁を備え、東京都地域防災計画の中で広域輸送基地にも位置づけられたふ頭を抱える臨海部は、甚大な被害が想定される地域への救出救助活動及びその後の被災者に対する緊急物資輸送等を円滑に展開するために重要な活動拠点となるが、発災時、立ち往生車両や放置車両によって、緊急通行車両の通行のための最低限の通行空間が確保されず災害応急対策の実施に著しい支障が生じる恐れがある。

【制度改正の必要性】

首都直下地震では甚大な被害が想定されており、被害を軽減するためには、発災直後から、救出救助・医療救護活動をはじめとした応急対策活動を迅速かつ円滑に展開することが極めて重要となることから、これらの活動に従事する車両を被災現場に送り込む経路及び傷病者を医療機関に搬送する経路等の緊急輸送ルートを優先的に確保するための道路啓開を早期に実施する必要がある。

【制度改正の効果】

臨港道路において、発災時に迅速な道路啓開による通行確保を可能とする放置車両対策が強化されることで、臨海部と被災地域との緊急輸送道路のネットワークを構築できる。

根拠法令等

災害対策基本法第76条の4、第76条の6

各府省からの第1次回答

ご提案の内容については、大規模災害が発生した際に臨港道路においてご指摘のような支障が生じる可能性があるのかどうかといった点や、現行法制度での対応の可否も踏まえながら、関係機関の意見を伺いつつ、災害対策基本法の改正も視野に入れて検討してまいりたい。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解

臨海部には、大型船舶が接岸できる耐震強化岸壁を備え、東京都の地域防災計画の中で広域輸送基地に位置づけられたふ頭があり、救出救助活動や緊急物資輸送等を展開する上でも非常に重要な活動拠点となる。また、災害拠点病院や応援部隊の活動拠点となる大規模救出救助活動拠点、国と連携して応急復旧活動を行う基幹的広域防災拠点など、いずれも防災上重要な拠点が臨海部には数多く存在しており、緊急輸送道路に位置づけられた臨港道路は、これらのネットワークを形成する重要な施設である。発災時に車両が放置された場合には、これらの臨港道路の通行が遮断される可能性があり、救出救助や物資輸送等に多大な影響を与えかねないので、ご回答のとおり災害対策基本法の改正等を前向きにご検討いただきたい。

<新規共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>

京都府、兵庫県、広島県、香川県、宮崎市、横浜市、川崎市、神戸市、千葉県

○舞鶴港は、海上自衛隊や海事関係機関の拠点にもなっており、地震など災害時に背後圏への緊急物資等輸送など、防災機能を有した港湾である。そのため、被災時には迅速な対応による早期の機能回復が求められる。しかし、港湾内臨港道路に放置等による車両があり、港湾管理者の判断により、直ちに移動できないのであれば、緊急車両や工事車両の通行の妨げとなり、早期復旧に大きな支障となることが見込まれる。このことから、本提案は本府にとっても有意義なものと認められる。

○臨港道路は、指定都市高速道路に接続する等、都市圏の道路ネットワークを構成する道路網の一部として機能しているもの等がある。災害時は、救急車両や緊急支援物資の輸送のための道路としての役割を担っており、そのための通行を確実に確保する必要がある。

○南海トラフ地震では甚大な被害が想定されており、緊急物資等の輸送を円滑に行うために耐震強化岸壁や臨港道路の整備、それに接続する緊急輸送道路の液状化対策などを実施しているが、東京都同様に、放置車両等により災害時応急対策の実施に著しい支障が生じるおそれがある。

○1福岡市地域防災計画及び福岡市業務継続計画において災害時に下記業務を行うように定められており、支障となる車両があれば移動等を行う必要がある。

福岡市港湾局建設班の事務分掌

①港湾施設に係る応急復旧等(被害箇所の応急復旧、係留・護岸等施設の状況確認)②臨港地区に係る災害対策用地の確保(応援活動、物資・ゴミの一時保管、応急仮設住宅等)③資材調達及び配分④港湾関係機関との連絡

2福岡県緊急輸送道路ネットワークの中に、博多港の臨港道路もその一部が組み込まれており、円滑な車両の流れを確保する必要がある。

○宮崎県の緊急輸送道路ネットワーク計画において、「臨港道路宮崎港」が第1次緊急輸送道路ネットワークに指定されていることから、応急復旧や救援のための物資輸送等の効果的な実施を可能とするため、緊急通行車両の最低限の通行空間の確保が必要と考える。

○横浜港においても東京港と同様に、耐震強化岸壁が存在しており、発災時、立ち往生車両や放置車両によって、緊急通行車両の通行のための最低限の通行空間が確保されず災害応急対策の実施に著しい支障が生じる恐れがある。

○川崎港では、大規模地震発生時における緊急物資等の輸送を確保するために必要な岸壁の整備を進めている。耐震岸壁については、平成26年11月に改訂した川崎港港湾計画において、5バースが計画されており、このうち東扇島地区に2バースの整備が完了している。東扇島の耐震岸壁については、港湾広域防災区域(港湾法第五十五条の三の二)内にあるため、国土交通大臣は、広域災害応急対策を実施するためやむを得ない必要がある時は、港湾広域防災区域内において、他人の土地を一時

使用し、又は土石、竹木その他の物件を使用し、收容し、若しくは処分することができるとなっているが、港湾管理者には、その権限が定められていない。現在、川崎市では、千鳥町地区において、耐震岸壁の整備を施設の改修にあわせて進めており、今後、緊急物資輸送等を円滑に展開するための拠点となるが、発災時、立ち往生車両や放置車両によって、緊急通行車両の通行のための最低限の通行空間が確保されず災害応急対策の実施に著しい支障を生じる恐れがあることから、臨港道路の管理者(港湾管理者)に、放置車両等の移動の権限が必要である。

○大型船舶が接岸できる耐震強化岸壁を備え、災害時には輸送基地になるであろうふ頭を抱える臨海部は、甚大な被害が想定される地域への救出救助活動及びその後の被災者に対する緊急物資輸送等を円滑に展開するために重要な活動拠点となるが、発災時、立ち往生車両や放置車両によって、緊急通行車両の通行のための最低限の通行空間が確保されず災害応急対策の実施に著しい支障が生じる恐れがある。

○災害時における放置車両への対応については、国土交通省の臨港道路だけではなく水産庁における輸送施設(道路)も対象としてもらいたい。緊急時には、漁港への緊急物資輸送等も考えられるため。

○地域防災計画に位置付けられた耐震強化岸壁に続く臨港道路上においても、災害発生時に道路内に車両やその他物件が放置された場合には、緊急通行車両の通行の妨害となることにより災害応急対策の実施に著しい支障が生じる恐れがある。

全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点(重点事項)

○「首都直下地震緊急対策推進基本計画」(平成27年3月31日閣議決定)等の各種計画における臨港道路の位置付けを踏まえ、港湾管理者による放置車両対策の根拠を災害対策基本法に位置づけることで、臨海部における発災後の迅速な道路啓開、並びに、警察、自衛隊及び消防との適切な役割分担の下での災害救助活動が可能となるのではないかな。

○上記とは別に、農道や林道、漁港道路についても同様に、それらの管理者による放置車両対策の根拠の災害対策基本法での位置づけを検討すべきではないかな。

各府省からの第2次回答

臨港道路を含め、農道や林道、漁港道路等の実態調査を実施しているところであり、大規模災害が発生した際に臨港道路等においてご指摘のような支障が生じる可能性があるのかどうかといった点や、現行法制度での対応の可否も踏まえつつ、調査結果を精査し、災害対策基本法の改正も視野に入れて検討してまいりたい。

平成27年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

国土交通省 第2次回答

通番22

管理番号	132	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	消防・防災・安全
提案事項 (事項名)	災害時における放置車両の移動権限の付与等				
提案団体	東京都				
制度の所管・関係府省	内閣府、国土交通省				

求める措置の具体的内容

大規模災害発生時における救出救助をはじめとした災害対策活動の展開に必要となる緊急輸送ルート円滑かつ迅速に確保するため、災害対策基本法の改正など法令の整備により、臨港道路の管理者に対しても、自ら立ち往生車両や放置車両の移動等を可能にし、やむを得ない限度での破損を容認するとともに、併せて損失補償を規定するといった放置車両等の移動等に関する権限を付与するなど、放置車両対策の強化に係る所要の措置を講じること。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【現在の制度】

道路管理者に対して、緊急通行車両の通行の妨害となっている車両等の移動や、当該措置をとるためやむを得ない限度において車両その他物件を破損できる権限を付与するため、平成26年11月に災害対策基本法の一部を改正する法律が施行された。しかし、本法によりこれらの権限が付与されるのは、道路法に規定する道路管理者等に限定されており、臨港道路(港湾法第2条第5項4号に規定する臨港交通施設の道路・橋梁)の管理者である港湾管理者は適用外となっている。

【支障事例】

大型船舶が接岸できる耐震強化岸壁を備え、東京都地域防災計画の中で広域輸送基地にも位置づけられたふ頭を抱える臨海部は、甚大な被害が想定される地域への救出救助活動及びその後の被災者に対する緊急物資輸送等を円滑に展開するために重要な活動拠点となるが、発災時、立ち往生車両や放置車両によって、緊急通行車両の通行のための最低限の通行空間が確保されず災害応急対策の実施に著しい支障が生じる恐れがある。

【制度改正の必要性】

首都直下地震では甚大な被害が想定されており、被害を軽減するためには、発災直後から、救出救助・医療救護活動をはじめとした応急対策活動を迅速かつ円滑に展開することが極めて重要となることから、これらの活動に従事する車両を被災現場に送り込む経路及び傷病者を医療機関に搬送する経路等の緊急輸送ルートを優先的に確保するための道路啓開を早期に実施する必要がある。

【制度改正の効果】

臨港道路において、発災時に迅速な道路啓開による通行確保を可能とする放置車両対策が強化されることで、臨海部と被災地域との緊急輸送道路のネットワークを構築できる。

根拠法令等

災害対策基本法第76条の4、第76条の6

各府省からの第1次回答

○ご提案の内容については、大規模災害が発生した際に臨港道路においてご指摘のような支障が生じる可能性があるのかどうかといった点や、現行法制度での対応の可否も踏まえながら、関係機関の意見を伺いつつ、災害対策基本法の改正も視野に入れて検討してまいりたい。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解

臨海部には、大型船舶が接岸できる耐震強化岸壁を備え、東京都の地域防災計画の中で広域輸送基地に位置づけられたふ頭があり、救出救助活動や緊急物資輸送等を展開する上でも非常に重要な活動拠点となる。また、災害拠点病院や応援部隊の活動拠点となる大規模救出救助活動拠点、国と連携して応急復旧活動を行う基幹的広域防災拠点など、いずれも防災上重要な拠点が臨海部には数多く存在しており、緊急輸送道路に位置づけられた臨港道路は、これらのネットワークを形成する重要な施設である。
発災時に車両が放置された場合には、これらの臨港道路の通行が遮断される可能性があり、救出救助や物資輸送等に多大な影響を与えかねないので、ご回答のとおり災害対策基本法の改正等を前向きにご検討いただきたい。

<新規共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>

京都府、兵庫県、広島県、香川県、宮崎市、横浜市、川崎市、神戸市、千葉県

○舞鶴港は、海上自衛隊や海事関係機関の拠点にもなっており、地震など災害時に背後圏への緊急物資等輸送など、防災機能を有した港湾である。そのため、被災時には迅速な対応による早期の機能回復が求められる。しかし、港湾内臨港道路に放置等による車両があり、港湾管理者の判断により、直ちに移動できないのであれば、緊急車両や工事車両の通行の妨げとなり、早期復旧に大きな支障となることが見込まれる。このことから、本提案は本府にとっても有意義なものと認められる。

○臨港道路は、指定都市高速道路に接続する等、都市圏の道路ネットワークを構成する道路網の一部として機能しているもの等がある。災害時は、救急車両や緊急支援物資の輸送のための道路としての役割を担っており、そのための通行を確実に確保する必要がある。

○南海トラフ地震では甚大な被害が想定されており、緊急物資等の輸送を円滑に行うために耐震強化岸壁や臨港道路の整備、それに接続する緊急輸送道路の液状化対策などを実施しているが、東京都同様に、放置車両等により災害時応急対策の実施に著しい支障が生じるおそれがある。

○1福岡市地域防災計画及び福岡市業務継続計画において災害時に下記業務を行うように定められており、支障となる車両があれば移動等を行う必要がある。

福岡市港湾局建設班の事務分掌

①港湾施設に係る応急復旧等(被害箇所の応急復旧、係留・護岸等施設の状況確認)②臨港地区に係る災害対策用地の確保(応援活動、物資・ゴミの一時保管、応急仮設住宅等)③資材調達及び配分④港湾関係機関との連絡

2福岡県緊急輸送道路ネットワークの中に、博多港の臨港道路もその一部が組み込まれており、円滑な車両の流れを確保する必要がある。

○宮崎県の緊急輸送道路ネットワーク計画において、「臨港道路宮崎港」が第1次緊急輸送道路ネットワークに指定されていることから、応急復旧や救援のための物資輸送等の効果的な実施を可能とするため、緊急通行車両の最低限の通行空間の確保が必要と考える。

○横浜港においても東京港と同様に、耐震強化岸壁が存在しており、発災時、立ち往生車両や放置車両によって、緊急通行車両の通行のための最低限の通行空間が確保されず災害応急対策の実施に著しい支障が生じる恐れがある。

○川崎港では、大規模地震発生時における緊急物資等の輸送を確保するために必要な岸壁の整備を進めている。耐震岸壁については、平成26年11月に改訂した川崎港港湾計画において、5バースが計画されており、このうち東扇島地区に2バースの整備が完了している。東扇島の耐震岸壁については、港湾広域防災区域(港湾法第五十五条の三の二)内にあるため、国土交通大臣は、広域災害応急対策を実施するためやむを得ない必要がある時は、港湾広域防災区域内において、他人の土地を一時

使用し、又は土石、竹木その他の物件を使用し、收容し、若しくは処分することができるとなっているが、港湾管理者には、その権限が定められていない。現在、川崎市では、千鳥町地区において、耐震岸壁の整備を施設の改修にあわせて進めており、今後、緊急物資輸送等を円滑に展開するための拠点となるが、発災時、立ち往生車両や放置車両によって、緊急通行車両の通行のための最低限の通行空間が確保されず災害応急対策の実施に著しい支障を生じる恐れがあることから、臨港道路の管理者（港湾管理者）に、放置車両等の移動の権限が必要である。

○大型船舶が接岸できる耐震強化岸壁を備え、災害時には輸送基地になるであろうふ頭を抱える臨海部は、甚大な被害が想定される地域への救出救助活動及びその後の被災者に対する緊急物資輸送等を円滑に展開するために重要な活動拠点となるが、発災時、立ち往生車両や放置車両によって、緊急通行車両の通行のための最低限の通行空間が確保されず災害応急対策の実施に著しい支障が生じる恐れがある。

○災害時における放置車両への対応については、国土交通省の臨港道路だけではなく水産庁における輸送施設（道路）も対象としてもらいたい。緊急時には、漁港への緊急物資輸送等も考えられるため。

○地域防災計画に位置付けられた耐震強化岸壁に続く臨港道路上においても、災害発生時に道路内に車両やその他物件が放置された場合には、緊急通行車両の通行の妨害となることにより災害応急対策の実施に著しい支障が生じる恐れがある。

全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

提案団体の提案の実現に向けて、積極的な検討を求める。

提案募集検討専門部会からの主な再検討の視点（重点事項）

○「首都直下地震緊急対策推進基本計画」（平成27年3月31日閣議決定）等の各種計画における臨港道路の位置付けを踏まえ、港湾管理者による放置車両対策の根拠を災害対策基本法に位置づけることで、臨海部における発災後の迅速な道路啓開、並びに、警察、自衛隊及び消防との適切な役割分担の下での災害救助活動が可能となるのではないか。

○上記とは別に、農道や林道、漁港道路についても同様に、それらの管理者による放置車両対策の根拠の災害対策基本法での位置づけを検討すべきではないか。

各府省からの第2次回答

臨港道路を含め、農道や林道、漁港道路等の実態調査を実施しているところであり、大規模災害が発生した際に臨港道路等においてご指摘のような支障が生じる可能性があるのかどうかといった点や、現行法制度での対応の可否も踏まえつつ、調査結果を精査し、災害対策基本法の改正も視野に入れて検討してまいりたい。

平成27年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

内閣府 第2次回答

通番追1

管理番号	244	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	消防・防災・安全
提案事項 (事項名)	災害救助法の弾力的な運用(大規模災害における住宅の応急修理等の手続きの見直し)				
提案団体	兵庫県(共同提案)滋賀県、大阪府、鳥取県、徳島県、				
制度の所管・関係府省	内閣府				

求める措置の具体的内容

国が指定する大規模災害時における住宅の応急修理や障害物の除去について、現金給付や被災者の個人発注を認めるなど、手続きの大幅な省略又は手順変更の容認。

具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【提案の経緯・事情変更等】

平成26年8月に発生した兵庫県丹波市での豪雨災害では、多数の住家に大量の土砂が流入したことから、「住宅の応急修理」(32件147日間)や「障害物の除去」(61件45日間)に係る業者との契約事務に多くの費用と労力を要し、救助の実施に多大な時間を要した。

【支障事例等】

災害救助法による救助は、内閣総理大臣が定める基準に従って、都道府県知事が定めるところにより現物で行うこととされており、被災者個人の発注などは認められていない。

先述の丹波市の豪雨災害においても、被災者が自力で自宅を修理した場合について応急修理として認められれば、自治体の入札等の手続きなどの事務が省略されることから、迅速な対応ができたはずである。また、現金給付については、災害救助法第4条第2項で都道府県知事が必要であると認めた場合においては認められており、住まいの確保など、内容によって現物給付か現金給付の選択肢があってもよいと考えている。

【効果・必要性】

近い将来発生が懸念される南海トラフ大地震等の大規模災害発生時には、自治体で応急修理等に係る業者との契約等に膨大な事務量が発生することが予想され、救助の遅れが懸念される。

被災地の実情に応じて、被災者が自力で修理した場合でも応急修理として認めるなど、手続きを簡略化できる規定を法令で定めておけば、迅速な被災者の救助につながる。

根拠法令等

災害救助法第4条第1項第6号、第2条
災害救助法施行令第3条

各府省からの第1次回答

災害救助法に基づく救助は、災害発生後において、生活に必要な物資の調達が困難なため、金銭を保有していても自らでは対応が困難な場合に、現に必要な救助として、行政が対応する必要があるために地方公共団体が実施するものであることから、現物給付を原則としている。

このため、災害救助法の実施主体である都道府県(又はその委任を受けた市町村。以下同じ。)が実施することとなるものであり、自ら発注する資力があり、また、事業を受注できる事業者が存在するケースについては、応急救助として対応する必要がないため、原則として、個人による発注は災害救助法の対象とはならない。

ただし、大規模な災害が発生した場合等においては、迅速な支援が必要となるため、実際に災害が発生した後に速やかな救助の実施が可能となるよう、都道府県において、あらかじめ、救助を実施する事業者を指定する、事業者との間で実施する業務の内容、程度等について協議し、協定を締結する等の対応を図られたい。

また、被災者に対する国の支援の在り方に関する検討会の中間取りまとめにおいて、被災者に対する住まいの確保のあり方については、「応急仮設住宅を災害救助法から外し、復旧期の法制度として別途創設すべき」、「現金給付とし、応急仮設住宅や民間賃貸住宅に使えるようにすることが適切ではないか。この際、給付額に上限を設け、それを上回る分は自己負担とすることを考えるべき」など、『今後、各界各層における幅広い議論を喚起し、法制度面を含めてさらなる検討を行うことにより、応急仮設住宅等の在り方を見直し、恒久住宅への円滑な移行に向けた「総合的な支援」を実施するべき』との現行の枠組みにとられない抜本的な見直しが必要となる指摘があったところであり、今後幅広く検討していきたいと考えている。

各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの見解

災害救助法第4条第2項においては、都道府県知事が必要と認めた場合には救助を要する者に金銭を支給して救助を行うことができるとある。この点からすると災害救助法は個人による発注も認めていると思われるが、貴府が原則として個人による発注は災害救助法の対象とはならないとする法的根拠を示してほしい。また、貴府は、災害発生後において生活に必要な物資の調達が困難なため、金銭を保有していても自らでは対応が困難な場合に、現に必要な救助として、行政が対応する必要があるため原則現物給付によるとしているが、大規模災害時等において事業を受注できる事業者が存在している場合で、住宅の応急修理等の個人で発注する方が迅速な支援が可能となる場合には、現金給付による対応が可能と考える。この点について見解を示されたい。

「応急修理」について、昨年の丹波市を襲った豪雨の際には、各被災者の希望を踏まえ、市内の登録業者の中から発注先を選定したほか、「障害物の除去」については市と建設業協会との協定に基づき発注した。しかし、災害救助法の対象となる範囲(日常生活に最低限必要な範囲等)を現地で確認して回る作業に時間を費やしたほか、市内の登録業者数に限りがあるため、申請順に応急修理を進めざるを得ず、体制を拡充し順次対応したが、相当の日数を要した。

また、大規模災害時においては、地元の事業者も同時に被災することが想定され、当該協定が機能しないおそれがある。そのため、現物による迅速な応急救助が困難な場合には、現金給付も可能とすること。

応急仮設住宅等の在り方の抜本的な見直しについては、地方自治体の意見も踏まえつつ、検討を行うこと。

<新規共同提案団体及び当該団体等から示された支障事例(主なもの)>

鹿角市、仙台市

○東日本大震災時において膨大な数の応急修理制度に係る申請がなされ、事務処理を行ったが、修理業者と本市との間でのやりとりが多大な時間と労力を要し、被災者にとっても、総じて応急修理工事が遅れる結果となった。したがって、応急修理において現金給付を認め、事務の簡略化及び被災者の迅速な救助につなげるべきである。

○平成25年7月に発生した豪雨災害において、新潟県災害救助条例に基づき「住宅の応急修理」と「障害物の除去」を災害救助法の実施方法に準じて実施した。救助は現物給付により実施したが、被

災害個人の発注と現金給付も選択肢としてあったならば、事務負担の軽減とより迅速な災害救助が実現できたと感じている。よって、提案と同様に、手続きの大幅な省略又は手順変更の容認が行われることが望ましいと考える。

全国知事会・全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】

提案団体の意見を尊重されたい。

各府省からの第2次回答

これまで、災害救助法は、法令・告示・通知のほか、長年にわたる実務の積み重ねの中で様々な運用原則を事務取扱要領などのマニュアルとして整理し、都道府県等に対して周知の上、運用されてきており、原則として、個人による発注は、「職権救助の原則」から災害救助法の対象とはならない。

「(5)職権救助の原則

法による救助は、応急救助の性質からして被災者の申請を待つことなく、都道府県知事はその職権によって、救助すべき対象(人)、救助の種類、程度、方法及び期間を調査、決定の上、実施することとなっている。従って、形式的には、これに対して一般国民の側からの異議申し立てやそれに基づく救済手段は定められていない。」(災害救助事務取扱要領(内閣府平成27年7月)第1の(5))

※災害救助事務取扱要領：災害救助事務の一助となるよう毎年度地方自治体に周知している災害救助法の運用のための事務マニュアル

また、災害救助法による救助は、災害等により社会の混乱又は流通等の供給手段の途絶等により必要なものを得られないために行うものであるから、金銭給付をすれば足りるような場合には、通常、災害救助法による救助を実施する場合とは考えにくいということを基本的な考え方としており、現金給付についても、こうした法制度の根幹にかかわることから、原則として認めていないところである。

応急修理に関していえば、制度対象となる半壊であるかの住宅被害認定や、大規模半壊以外の半壊については、所得制限があることから、被災者の所得調査が必要であり、制度を運用する前提として、現地確認及び被災者からの申請行為が不可欠である。なお、多くの地元の事業者が被災した場合に備えて、地元以外の事業者を指定業者のリストに追加し、災害救助法に基づく応急修理の対象とする等の対応も考えられる。また、障害物の除去に関していえば、床上浸水以上であって、住家の主要部分に土石や竹木等の障害物が堆積して日常生活に著しい支障を及ぼしているもの等について提供するものであるから、担当職員等が現場を視認して、業者等にまとめて発注すること、業者が不足する場合は、自治体自ら実施することが考えられる(実施に際して、資機材をリース等した代金は災害救助費の対象となる)。